

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Offenlegungsschrift
⑪ DE 37 39 364 A 1

⑤1 Int. Cl. 4:
B 60 R 9/04

②1 Aktenzeichen: P 37 39 364.2
②2 Anmeldetag: 20. 11. 87
④3 Offenlegungstag: 1. 6. 89

DE 37 39 364 A 1

⑦1 Anmelder:

Eckard Design GmbH, 6400 Fulda, DE

⑦4 Vertreter:

Schlagwein, U., Dipl.-Ing., Pat.-Anw., 6350 Bad
Nauheim

⑦2 Erfinder:

Schnell, Egon, 8056 Neufahrn, DE

⑤6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

DE	35 20 132 A1
DE	33 19 107 A1
DE	83 09 464 U1
US	45 38 752
US	41 68 023
US	27 79 524

⑤4 Dachgepäckträger

Ein Dachgepäckträger (6) ist mit seinen rückwärtigen Füßen schwenkbar in der Fuge (5) des Kofferraumdeckels (4) eines Personenkraftwagens (1) befestigt. Dadurch kann man den Dachgepäckträger (6) nach hinten schwenken und gewinnt auf diese Weise ausreichend Freiraum oberhalb des Personenkraftwagens, um ein Stoffdach (2) zurückklappen oder vorklappen zu können.

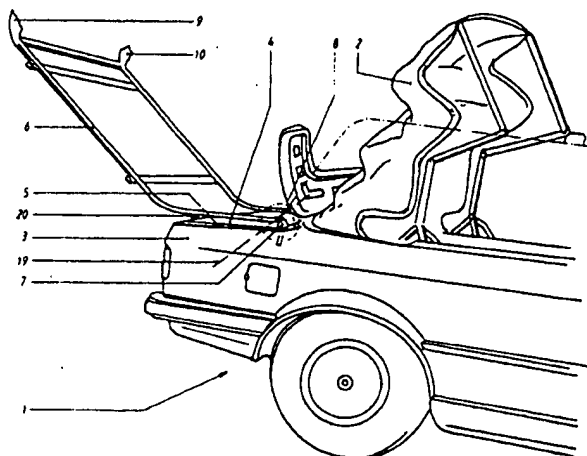


Fig 1

DE 37 39 364 A 1

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Dachgepäckträger für einen Personenkraftwagen, insbesondere ein Kabriolett, welcher mit Füßen lösbar auf der Fahrzeugkarosserie abgestützt und dort mit ihr verbunden ist. Solche Dachgepäckträger sind allgemein bekannt und gebräuchlich.

Die Anbringung von Dachgepäckträgern bereitet bei heutigen Kraftfahrzeugen oftmals Schwierigkeiten. Früher wiesen die Dächer von Kraftfahrzeugen außenseitig Regenrinnen auf, in die ein Dachgepäckträger problemlos abgestützt und an die er mittels Spannpratzen befestigt werden konnte. Bei modernen, regenrinnenlosen Kraftfahrzeugen bereitet die Abstützung und Befestigung von Dachgepäckträgern Schwierigkeiten. Bei Kabrioletts ergibt sich das zusätzliche Problem, daß ein Dachgepäckträger beim Wegklappen des Stoffdaches stört, weil es dabei nach oben hin einen erheblichen Freiraum benötigt. Diesen schafft man bei bekannten Dachgepäckträgern dadurch, daß man die vorderen Füße mit einer quer zum Fahrzeug ausgerichteten Schwenkachse versieht und die rückwärtigen Füße im Bereich eines Überrollbügels des Kraftfahrzeugs auf der Karosserie abstützt. Dadurch ist es möglich, den Dachgepäckträger nach vorn zu klappen, wenn das Dach des Kabrioletts geöffnet oder geschlossen wird. Ungelöst ist bislang das Problem der Befestigung eines Dachgepäckträgers bei Hardtop-Fahrzeugen, weil die Hardtop-Dächer keine ausreichende Festigkeit aufweisen, um auf ihnen einen Dachgepäckträger abzustützen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Dachgepäckträger der eingangs genannten Art derart auszubilden, daß er auf allen derzeitigen Fahrzeugen problemlos zu befestigen ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die rückwärtigen Füße zur Abstützung und Befestigung in der Fuge des Kofferraumdeckels und die vorderen Füße zur Abstützung und Befestigung entweder auf einem Dachrahmen im Bereich der A-Säulen oder in der Fuge der Motorhaube ausgebildet sind.

Ein solcher Dachgepäckträger stützt sich im rückwärtigen Bereich statt auf dem Dach oder dem Überrollbügel in der Fuge des Kofferraumdeckels ab. Dadurch spielt für die Abstützung und Befestigung des Dachgepäckträgers die Ausbildung des Daches des Kraftfahrzeugs keine Rolle mehr. Die Befestigung des Dachgepäckträgers in der Fuge erfordert keine von außen sichtbaren Veränderungen des Kraftfahrzeugs.

Im Bereich der Windschutzscheibe wird sich der Dachgepäckträger in der Regel auf übliche Weise am Dachrahmen befestigen lassen. Ist das nicht der Fall, so kann man den Dachgepäckträger im vorderen Bereich auf gleiche Weise zur Befestigung in der Fuge der Motorhaube ausbilden wie im rückwärtigen Bereich zur Befestigung in der Fuge des Kofferraumdeckels.

Eine für Kabrioletts besonders geeignete Ausführungsform der Erfindung besteht darin, daß an den rückwärtigen Füßen ein Gelenk mit einer quer zum Personenkraftwagen ausgerichteten Schwenkachse vorgesehen ist. Durch diese Gestaltung wird es möglich, den Dachgepäckträger nach hinten zu klappen, um oberhalb des Kraftfahrzeugs den erforderlichen Freiraum zum Zurückklappen oder Vorklappen eines Kabriolettdaches zu gewinnen. Die Befestigung in der Fuge führt bei einem solchen schwenkbaren Dachgepäckträger dazu, daß eine Antenne im Bereich des Fahrzeughecks nicht stört, weil diese außenseitig des Kofferraumdeckels an-

geordnet ist.

Der Dachgepäckträger braucht in seiner zurückgeklappten Stellung nicht festgehalten zu werden, sondern stützt sich auf einfache Weise auf der Karosserie ab, wenn gemäß einer anderen Ausgestaltung der Erfindung an der Oberseite des Dachgepäckträgers elastische Anschlagstücke zum Aufsetzen auf den Kofferraum im zurückgeklappten Zustand des Dachgepäckträgers vorgesehen sind.

Besonders einfach ist der Dachgepäckträger in der Fuge des Kofferraumdeckels oder der Motorhaube zu befestigen, wenn hierzu jeweils ein auf einem die Kofferraumöffnung bzw. Motorraumöffnung begrenzenden Karosserieflansch aufsetzbares Stützteil vorgesehen ist.

Eine sehr feste und zuverlässige Verbindung des Stützteils mit dem Karosserieflansch ergibt sich, wenn das Stützteil zum Verschrauben mit dem Karosserieflansch ausgebildet ist.

Die Befestigungsstellen lassen sich zusätzlich versteifen, ohne daß solche Mittel am Fahrzeug von außen zu sehen sind, wenn gemäß einer anderen Ausgestaltung der Erfindung zu jedem Stützteil ein unterhalb des Karosserieflansches zu befestigendes und dort auch bei demontiertem Dachgepäckträger verbleibendes Klemmteil vorgesehen ist.

Eine einfach zu handhabende Befestigung der Füße ist möglich, wenn das Klemmteil mit zumindest einem Schraubschaft durch den Karosserieflansch hindurchgeführt ist und das Stützteil ein entsprechendes Loch zum Durchführen des Schraubschaftes aufweist.

Die Erfindung läßt zahlreiche Ausführungsformen zu. Eine davon ist in der Zeichnung dargestellt und wird nachfolgend beschrieben. Diese zeigt in

Fig. 1 eine räumliche Darstellung eines rückwärtigen Bereichs eines Kraftfahrzeugs mit dem erfindungsgemäßen Dachgepäckträger,

Fig. 2 eine räumliche Darstellung der Befestigung eines Fußes des Dachgepäckträgers in einer Fuge des Kofferraumdeckels.

In der Fig. 1 ist der rückwärtige Bereich eines als Kabriolett ausgebildeten Personenkraftwagens 1 gezeigt. Dieses Kraftfahrzeug hat ein Stoffdach 2, welches nach hinten wegzuklappen ist und in der Fig. 1 in einer Zwischenstellung beim Zurückklappen oder Vorklappen gezeigt ist. Diese Darstellung verdeutlicht, daß das Stoffdach 2 nach oben hin beträchtlichen Freiraum benötigt, um geklappt werden zu können.

Das dargestellte Kraftfahrzeug hat im rückwärtigen Bereich einen üblichen Kofferraum 3, der von einem Kofferraumdeckel 4 abgedeckt ist. Zwischen diesem Kofferraumdeckel 4 und dem Karosserieblech ist eine umlaufende Fuge 5 vorgesehen, in die ein in einem zurückgeschwenkten Zustand dargestellter Dachgepäckträger 6 greift. Zu erkennen ist in Fig. 1 ein aus der Fuge 5 ragender Fuß 7 des Dachgepäckträgers, der ein Gelenk 8 aufweist, welches um eine quer zum Personenkraftwagen verlaufende Schwenkachse 19 beweglich ist. Auf der nicht zu erkennenden linken Fahrzeugseite ist der Dachgepäckträger 6 auf gleiche Weise mit einem Fuß in der Fuge 5 verschwenkbar befestigt. Dadurch ist es möglich, den Dachgepäckträger 6 nach vorn zu schwenken, bis daß er die strichpunktiert gezeigte Position einnimmt und dadurch zum Tragen einer Dachlast geeignet ist. Teilweise gezeigt sind in Fig. 1 zwei vordere Füße 9, 10 des Dachgepäckträgers 6, welche sich in Gebrauchslage auf übliche Weise im Bereich der nicht gezeigten A-Säulen auf dem Dachrahmen abstützen können. Möglich ist es jedoch auch, die vorderen Füße 9,

10 entsprechend der rückwärtigen Füße 7 auszubilden, so daß sie sich in der Fuge der Motorhaube abstützen können.

In der in durchgezogenen Linien gezeigten Position stützt sich der Dachgepäckträger 6 mit elastischen Anschlagstücken 20 auf der Fahrzeugkarosserie ab, so daß man den Dachgepäckträger 6 in zurückgeschwenkter Position nicht festhalten muß.

Die Fig. 2 zeigt, daß das Karosserieblech 11 im Bereich der Fuge 5 zur Bildung eines die Kofferraumöffnung begrenzenden Karosserieflansches 12 zweifach abgebogen ist. Auf diesem Karosserieflansch 12 sitzt ein Stützteil 13 des Fußes 7 des Dachgepäckträgers 6 auf. Dieses Stützteil 13 ragt mit einem Arm 14 nach oben aus der Fuge 5 heraus und hat an seinem freien Ende das Gelenk 8.

Zur Befestigung des Stütztes 13 auf dem Karosserieflansch 12 ist unterhalb des Karosserieflansches 12 ein Klemmteil 15 vorgesehen, welches durch eine Schraube 16 fixiert ist. Dieses Klemmteil 15 ragt mit einem Schraubenschaft 17 durch den Karosserieflansch 12 und durch das Stützteil 13. Eine Mutter 18 hält das Stützteil 13 auf dem Karosserieflansch 12. Nach Lösen dieser Mutter 18 kann man das Stützteil 13 vom Karosserieflansch 12 abheben und dadurch nach Lösen der entsprechenden Mutter auf der anderen Fahrzeugseite den Dachgepäckträger 6 demontieren. Das Klemmteil 15 kann stets am Fahrzeug verbleiben.

Die Füße 7 können natürlich auch auf andere Weise in der Fuge 5 befestigt sein. Für die Erfindung wichtig ist lediglich, daß die Füße 7 überhaupt in der Fuge gehalten sind.

Auflistung der verwendeten Bezugszeichen

1	Personenkraftwagen	
2	Stoffdach	
3	Kofferraum	
4	Kofferraumdeckel	
5	Fuge	40
6	Dachgepäckträger	
7	Fuß	
8	Gelenk	
9	Fuß	
10	Fuß	45
11	Karosserieblech	
12	Karosserieflansch	
13	Stützteil	
14	Arm	
15	Klemmteil	50
16	Schraube	
17	Schraubenschaft	
18	Mutter	
19	Schwenkachse	
20	Anschlagstück	55

Patentansprüche

1. Dachgepäckträger für einen Personenkraftwagen, insbesondere ein Kabriolett, welcher mit Füßen lösbar auf der Fahrzeugkarosserie abgestützt und dort mit ihr verbunden ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die rückwärtigen Füße (7) zur Abstützung und Befestigung in der Fuge (5) des Kofferraumdeckels (4) und die vorderen Füße (9, 10) zur Abstützung und Befestigung entweder auf einem Dachrahmen im Bereich der A-Säulen oder in der Fuge der Motorhaube ausgebildet sind.

2. Dachgepäckträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an den rückwärtigen Füßen (7) ein Gelenk (8) mit einer quer zum Personenkraftwagen (1) ausgerichteten Schwenkachse (19) vorgesehen ist.

3. Dachgepäckträger nach den Ansprüchen 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß an der Oberseite des Dachgepäckträgers (2) elastische Anschlagstücke (20) zum Aufsetzen auf den Kofferraum (3) im zurückgeklappten Zustand des Dachgepäckträgers (6) vorgesehen sind.

4. Dachgepäckträger nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zur Befestigung des Dachgepäckträgers (6) in den Fugen (5) jeweils ein auf einem die Kofferraumöffnung bzw. Motorraumöffnung begrenzenden Karosserieflansch (12) aufsetzbares Stützteil (13) vorgesehen ist.

5. Dachgepäckträger nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Stützteil (13) zum Verschrauben mit dem Karosserieflansch (12) ausgebildet ist.

6. Dachgepäckträger nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zu jedem Stützteil (13) ein unterhalb des Karosserieflansches (12) zu befestigendes und dort auch bei demontiertem Dachgepäckträger (6) verbleibendes Klemmteil (15) vorgesehen ist.

7. Dachgepäckträger nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Klemmteil (15) mit zumindest einem Schraubenschaft (17) durch den Karosserieflansch (12) hindurchgeführt ist und das Stützteil (13) ein entsprechendes Loch zum Durchführen des Schraubenschaftes (17) aufweist.

— Leerseite —

Fig.: 1/2: 1/1

NACHGEZEICHNET

Nummer:

37 39 364

Int. Cl. 4:

B 60 R 9/04

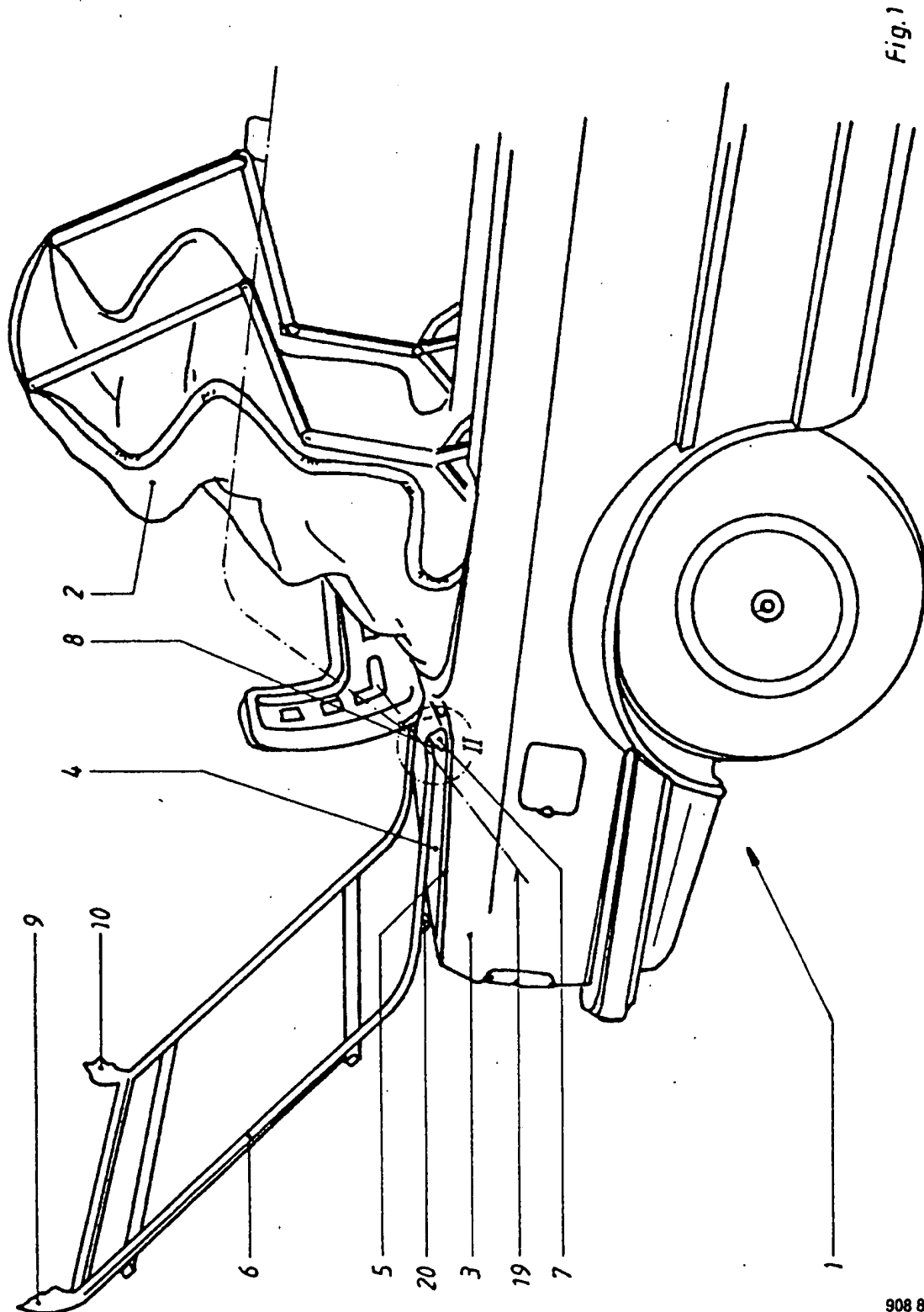
Anmeldetag:

20. November 1987

Offenlegungstag:

1. Juni 1989

3739364



908 822/217

3739364

11*

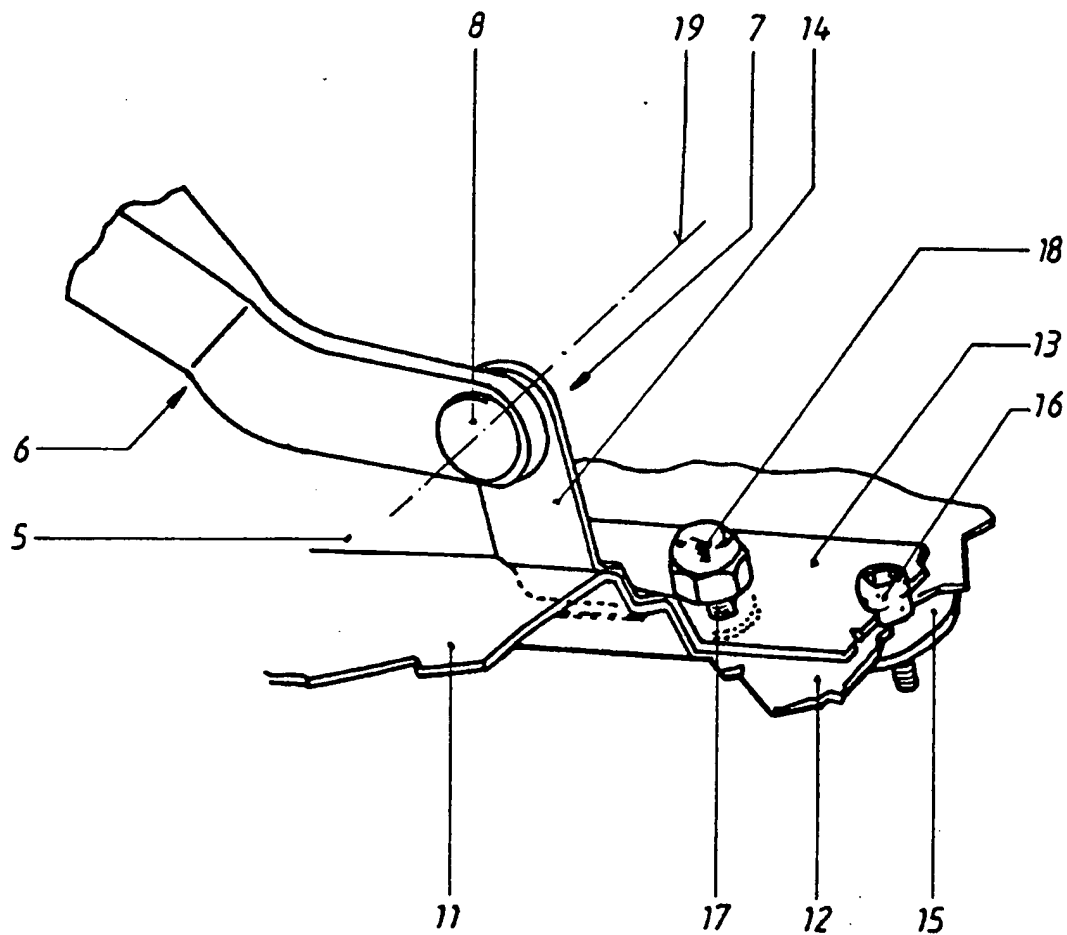


Fig. 2